

STRATEGIE E CRITERI PROGETTUALI PER LA CONVERSIONE DI LINEE FERROVIARIE DISMESSE IN PERCORSI VERDI

Marco Guerrieri

Dipartimento di Ingegneria delle Infrastrutture Viarie (DIIV), Università degli Studi di Palermo - Viale delle Scienze al Parco d'Orleans, Palermo, 90128 (Italia)

Tel.: 091 488062; e-mail: marco.guerrieri@unipa.it

SESSIONE: POLITICHE AMBIENTALI

Il progressivo incremento della mobilità privata, verificatosi a partire dalla seconda metà del secolo scorso nei Paesi occidentali, e in particolare in Italia, ha determinato la chiusura al traffico di molte linee ferroviarie secondarie ormai scarsamente utilizzate e, dunque, poco remunerative per gli Enti proprietari e/o gestori. Il patrimonio viario dismesso trova oggi una possibile occasione di riqualificazione funzionale mediante la conversione delle linee ferrate in *percorsi verdi* (greenways) dedicati alla cosiddetta “*mobilità dolce*” di tipo ciclopedonale; ciò in ragione delle seguenti caratteristiche: *i*) separazione del sedime ferroviario dalla rete stradale ordinaria; *ii*) ridotto numero di intersezioni con la rete stradale; *iii*) modeste pendenze longitudinali, in genere minori del 35%; *iv*) lunghi rettilinei ed ampi raggi orizzontali; *v*) compatibilità tra la larghezza della piattaforma ferroviaria e quella ciclopedonale; *vi*) interconnessione dei centri urbani con tracciati che spesso attraversano territori di particolare pregio naturalistico, difficilmente accessibili con modalità di trasporto alternative; *vii*) collegamento con altri servizi di trasporto pubblico. Inoltre, considerato che la maggior parte delle infrastrutture ferroviarie dismesse è di proprietà pubblica, generalmente la collettività è ben disposta ad accettarne la trasformazione in percorsi verdi.

In alcune regioni italiane, come la Basilicata, la Sicilia e la Sardegna, per motivi orografici, tecnici ed economici, in passato si è fatto ampio ricorso a linee con scartamento ridotto (950 mm), ormai totalmente in disuso; in tali contesti vi è l'opportunità di realizzare una vera e propria rete di greenways. Con riferimenti al caso siciliano, le linee a scartamento ridotto raggiunsero un'estensione complessiva di circa 811 km, di cui 563 km gestiti dopo il 1905 dalle F.S. e 248 km concessi a Società private (con D.M. del 1° luglio 1986 fu soppressa l'ultima linea ancora in esercizio di tale rete). Tenuto conto di detta potenzialità, la Regione Sicilia ha emanato con un Decreto Assessoriale del 6 giugno 2006 il *Piano della mobilità non motorizzata in Sicilia* e ne ha dato attuazione, limitatamente alla conversione dei sedimi ferroviari in percorsi verdi, con l'*Attivazione del piano strategico regionale per la mobilità dolce e/o non motorizzata: piste ciclopedonali dette greenways* (anno 2009), con cui sono stati messi a bando circa 16,5 milioni di euro per finanziare la realizzazione di greenways extraurbane “principali”, “secondarie” e “dedicate”.

Nel presente lavoro, dopo aver fornito una sintetica rassegna delle principali esperienze internazionali ed italiane di riqualificazione di vecchie ferrovie dismesse in greenways ed esaminate alcune problematiche ambientali strettamente connesse con la loro costruzione - come ad esempio l'eventuale smaltimento delle traverse in legno impregnate di creosoto (considerate rifiuto pericoloso ai sensi della *Direttiva del Ministero dell'Ambiente del 9/04/2002*), l'uso di pavimentazioni ecocompatibili, ecc. - si indicano i principali criteri progettuali ed i provvedimenti tecnici necessari a rendere la loro geometria planoaltimetrica conforme alle norme tecniche che disciplinano la progettazione delle piste ciclabili (*D.M. 30 novembre 1999, n. 557*).